



## Concurrentie en externe effecten

**Auteur(s):**

Dijkgraaf, E.

Haffner, R.C.G.

Schans, P.T. van der

Varkevisser, M.

*Onderzoekcentrum Financieel Economische Beleid (Ocfeb). Haffner is daarnaast verbonden aan het ministerie van Economische Zaken.***Verschenen in:**

ESB, 84e jaargang, nr. 4192, pagina 171, 5 maart 1999

**Rubriek:**

Naschrift

**Trefwoord(en):**

ect

Dit artikel is een naschrift n.a.v.: A.P. de Man, [Monopolie is niet de enige strategie](#), *ESB*, 5 maart 1999, blz. 170-171.

In tegenstelling tot wat De Man aan het begin van zijn reactie stelt, hielden wij in ons artikel 'Handen af van ECT?' géén pleidooi voor het handhaven van de monopoliepositie van ECT in de Rotterdamse haven. Ons gaat het om het dilemma tussen nationaal en Europees beleid gericht op het zoveel mogelijk bevorderen van concurrentie en de wenselijkheid om zoveel mogelijk rekening te houden met de externe effecten van concurrentie (zoals milieu en technologische ontwikkeling) <sup>1</sup>.

### *Geen monopolie*

De kritiek van De Man richt zich op een tweetal punten. Ten eerste zouden wij onvoldoende gekeken hebben naar de manier waarop aan de vraag van klanten tegemoet gekomen wordt. Daarbij gaat De Man echter voorbij aan de kern van ons artikel. Ons punt is nu juist dat ECT helemaal geen monopolie heeft op de relevante markt. Integendeel, er lijkt juist sprake te zijn van voldoende concurrentie. ECT concurreert met de andere bedrijven in de Hamburg-Le Havre range aangezien het overgrote deel van aan- en afvoer naar het buitenland gaat. Dit is geheel in lijn met de bevindingen van de Europese Commissie die stelt dat de havens in NoordwestEuropa onderling voldoende uitwisselbaar zijn <sup>2</sup>. Voorzover ECT onvoldoende rekening zou houden met de wensen van klanten, zal dit worden afgestraft door een afnemend marktaandeel op deze relevante markt.

Van een dalend marktaandeel is echter geen sprake. In ons artikel stellen wij dat de concurrentie fors is en in de toekomst zal toenemen. Het marktaandeel van Rotterdam binnen het spelersveld is echter gegroeid (zie [tabel 1](#)) en vormt daarmee geen ondersteuning voor de hypothese van De Man.

**Tabel 1. Groei van de vier grootste containerhavens in het Hamburg-Le Havre gebied**

	groei 1998 t.o.v. 1997	
	TEU's <sup>a</sup>	%
Rotterdam	490.000	10,8
Antwerpen	300.000	10,1
Hamburg	260.000	7,9
Bremen	120.000	7,1

a. Twenty-foot Equivalent Unit, de standaardmaat voor containers

Bron: Lloyd's List 28 januari 1999.

### *Differentiatie bestaat*

In Rotterdam zijn wel degelijk bewegingen zichtbaar om beter te willen voldoen aan de vraag van de klant. Zo beschikt de Amerikaanse rederij Sea-Land al vanaf het begin van de jaren negentig over een exclusieve terminal op het terrein van ECT. Bovendien kunnen klanten ervoor kiezen om hun containers te laten behandelen door de automatische of 'ouderwets' bediende kranen. Ook de constatering van De Man dat ECT alleen maar naar overslagtechniek kijkt is bezijden de waarheid. Zo worden de containers met halffabrikaten die Chrysler verscheept van Amerika naar Duitsland dusdanig behandeld dat dit volledig past binnen het 'just-in-time' management van de autofabrikant (de containers worden als eerste gelost en direct op een trein geladen die al kan vertrekken voordat de rest van de containers gelost is). Van één standaardconcept is dan ook zeker geen sprake.

Ten tweede vindt De Man dat wij de manier waarop met technologische ontwikkeling en ruimtegebruik moet worden omgesprongen eenzijdig belichten. Wij pretenderen echter in het geheel niet dat de huidige structuur de enige juiste zou zijn voor het realiseren van de beste oplossingen. Wat wij wilden aangegeven was dat bij beoordeling van de huidige positie van ECT meerdere factoren een rol spelen dan enkel het willen bereiken van een zo groot mogelijke kostenefficiëntie. De overheid zal op basis van een maatschappelijke kosten-baten analyse een oordeel moeten geven of overheidsinterventie ten behoeve van de bevordering van innovativiteit en een efficiënt ruimtegebruik gewenst is <sup>3</sup>. Naar onze mening kan een definitief oordeel op dit moment niet gegeven worden en wij doen in het aangehaalde artikel hier dan ook geen uitspraak over. We geven slechts de feiten weer: er lijken schaalvoordelen te zijn wat betreft de ruimte en de overheid vindt momenteel de inbreng van ECT in de kennistranches van het ices-programma van belang. Overigens staat juist in dit ices-programma het door De Man aangehangen brede concept van innovatie centraal.

Opvallend is dan ook dat De Man, ondanks alle kritiek die hij uit, tot een conclusie komt waarin wij ons prima kunnen vinden. Ook hij pleit voor een zorgvuldige analyse, waarmee hij in iets andere bewoordingen hetzelfde zegt als aan het eind van ons artikel te lezen valt: "Er zijn dus voldoende redenen om in de Rotterdamse haven niet op voorhand te streven naar zoveel mogelijk concurrentie."

Zie ook:

E. Dijkgraaf, R.C.G. Haffner, P.T. van der Schans en M. Varkevisser, [Handen af van ECT?](#), *ESB*, 6 januari 1999, blz. 10-13

---

<sup>1</sup> Zie J. van Sinderen en P.A.G. van Bergeijk, European economic integration: A force against nationalism, *Current Politics and Economics of Europe*, 1994, blz. 269-82.

<sup>2</sup> Europese Commissie, IV/M.831 P&O/Royal Nedlloyd, 1997

<sup>3</sup> Zie E. Dijkgraaf, R.C.G. Haffner, P.T. van der Schans en M. Varkevisser, De rol van de overheid in de containeroverslagmarkt, Ocféb, *Research Memorandum* 9805.